

25
Su -
ORIGINE E PROGRESSI

DELL'

IGIENE NAVALE

del Cav. Dott. **ANTONIO LUIGI BRUZZA**

RAPPORTO

fatto alla R. Accademia di Medicina di Torino

nell'Adunanza del 30 dicembre 1864

dal Socio **TROMPEO**



TORINO

TIP. G. FAVALE E COMP.

1865.



ONOREVOLI SOCI,

Compio l'onorifico e grato officio, per la consueta vostra bontà conferitomi, di ragguagliarvi brevemente sulla recente Memoria che il Bruzza, già chiaro per pregevoli scritture sulla marina, ha testè pubblicata col titolo: *Origine e progressi dell'igiene navale*.

L'erudito autore tocca di volo nella prefazione la storia della navigazione presso i Fenici, gli Egiziani, i Romani, ecc. L'origine però antichissima di essa è tuttora avvolta nel buio dei tempi: le indefesse investigazioni di non pochi storici solo dimostrano che essa era nei tempi remotissimi limitata a determinate stagioni dell'anno, a località circoscritte, con vicine fermate, e che andò gradatamente progredendo colla civiltà a vantaggio soprattutto del commercio, della prosperità e floridezza delle nazioni. Per andarne pienamente convinti, basta dare uno sguardo alla storia di antichi popoli e a quella segnatamente dei Veneziani e dei Genovesi, prendendo specialmente di mira la storia delle Crociate (V. Cibrario, Storia del medio evo). L'era novella della navigazione si deve però a buon diritto cercare nei tempi moderni, ed in modo particolare nella navigazione a vapore, che fece

e fa continui progressi a beneficio della civiltà, della umanità e della scienza navale, che ora ha discipline le quali tutelano gl'interessi igienici e commerciali ad un tempo. Nè vi ha dubbio che la faccia mondiale e le sorti dell'universo deggiano prendere novello aspetto e novello indirizzo per l'applicazione estesa del vapore alla navigazione, a' giorni nostri già notevolmente progredita, e suscettiva ancora di altri maggiori miglioramenti, che qui sarebbe superfluo il riferire.

L'autore dà nella prefazione il concetto ed il piano dell'opera, alla quale vanno annessi ventinove documenti relativi alla navigazione presso le principali colte nazioni. Questi importanti documenti sono posti in ordine cronologico, e fra essi, per brevità impostasi, tralascia di riferire il regolamento del Governo Italiano delli 11 febbraio 1859 informato alle migliori leggi sanitarie vigenti, ben noto a voi tutti, e pubblicato nel nostro giornale accademico. Non pochi di questi documenti assai preziosi sono inediti e desunti dalle pazienti ricerche dall'autore fatte negli archivi di Venezia, Genova e Torino: ma, versando essi per la massima parte su regolamenti e speciali discipline, sarebbe ora assai malagevole il compendiarli adeguatamente.

Nel primo capitolo il Bruzza prende ad esame l'antichità della igiene navale presso le diverse nazioni; e da tre iscrizioni latine e da altri documenti, argomenta essere già stata questa scienza in considerazione presso i Romani. Le navi loro da guerra erano provviste di medici, colla doppia incombenza di esercitare la medicina e la chirurgia fino d'allora riunite; e talora vi erano pure di quelli ascritti alla milizia detti *duplicarii*, militi e sanitari, godenti doppio stipendio. Nei tempi di mezzo si fa pure parola di *cerusico barbiero* e di *speciario*: come rilevasi da documenti Veneziani e Genovesi riferiti dall'autore.

Un documento di cui non fa parola l'erudito storico è relativo alla legge Decia, di cui parla Tito Livio al capitolo XXX del libro IX. Nell'anno 433 di Roma, che è il 309 prima di G. C. M. Decio tribuno della plebe promosse la promulgazione di una legge *ut duumviros navales classis ornandæ reficiendæque causâ populus juberet*. Nell'anno 571 di Roma (181 a. G. C.): *ne rei navalis cura ommissa: duumviros in*

cam rem consules creare jussit per quos naves viginti deductæ navalibus socciis civibus Romanis qui servitutem servissent, complerentur: ingenui tantum, ut iis præsent. Tito Livio libro XL, capitolo XVIII.

Altro documento non mi fu dato ritrovare, neanche nella stupenda opera del Delamare che ha la descrizione di pressochè tutte le magistrature sanitarie di ogni popolo e di ogni età. Opera questa meritevole di essere consultata (1).

Caduta la civiltà Romana per le invasioni dei Barbari, i Crociati, veleggiando alla volta dell'Oriente, furono i primi a reintegrarla, come giustamente notano gli storici. Così nel secolo duodecimo Eleonora di Gujenna promulgò uno statuto speciale, e verso la metà del secolo decimoterzo fecero altrettanto i Comuni di Marsiglia, Genova e Venezia. Ma non si ha una completa legislazione che verso il decimoquinto e decimosesto secolo; e vieppiù avvicinandosi ai tempi moderni; finchè nei nostri giorni, per forza di una convenzione sanitaria internazionale stipulata nel 1852, col concorso di medici e consoli di dodici potenze a Parigi convenute, si stabilirono norme comuni affine di proteggere in pari tempo la pubblica salute ed il commercio, con un regolamento da loro approvato, ed in seguito promulgato nei vari Stati contraenti. Giova sperare che, se questo codice uniforme sanitario più volte invocato per l'addietro (Vedi Repertorio medico-chirurgico del Piemonte — Torino 1836), verrà attuato sempre nella sua integrità, l'Europa non solo, ma il mondo intiero sarà preservato dalle frequenti micidiali pestilenze dalle quali bene sovente venivano i popoli flagellati. Sarebbe a desiderarsi che questi igienici provvedimenti, dettati dalla scienza, venissero eseguiti specialmente in quei luoghi, ove permanenti ed endemici sono i focolari ed i seminii dei morbi contagiosi e trasmissibili, soffocandoli nel posto del loro nascere, e facendoli abortire: onde prevenirne la diffusione e le malefiche

(1) *Traité de la police, où l'on trouvera de son établissement, les fonctions et les prérogatives de ses magistrats, toutes les lois et tous les règlements qui la concernent, etc.*
— DELAMARE — Amsterdam 1729, in foglio vol. IV.

loro influenze. Una provvidenza pure speciale, che non credo dovere omettere è quella riguardante il numero dei passeggeri emigranti, che talora stivati fanno lunghi viaggi con una non lieve mortalità, che si ha spesso a lamentare: non ostante le leggi penali vigenti troppo spesso deluse da avidi e destri intraprenditori di trasporti, non altro curanti che il proprio lucro, e ben di rado dantisi pensiero che lo spazio della nave sia proporzionato al numero dei passeggeri d' ambo i sessi: o non badando alla qualità e quantità dei cibi, ed ai medicamenti di cui dovrebbero essere provvisti, giusta le leggi vigenti. Altra provvisione dovrebbe prendersi sul trasporto dei passeggeri e nel cambio delle guarnigioni, avendo speciale riguardo alle stagioni ed alle epidemie dominanti, alla durata del viaggio, alla forma della nave (se a vela od a vapore), alla sua interna costruzione, se recente o no, ecc., che richiedono speciali provvedimenti igienici preventivi, relativi al vestire, alle condizioni climatologiche e meteorologiche dell'aria marittima, ecc.

Nel capitolo terzo l'autore parla dei medici a bordo della nave. Gli argomenti provano abbondevolmente che la nazione italiana fu la prima a provvedere di medici le proprie navi sino dall'epoca romana: ma anche Genova precedette di assai la Francia, e di essa si conservano tuttavia varie disposizioni analoghe di antichissima data; nè di esse difetta Venezia che pure aveva i suoi chirurghi, ed i suoi speciarri addetti al servizio della gente di mare.

Nel capitolo quarto si parla dei primi lazzeretti, dei magistrati di sanità, e delle leggi riguardanti le *quarantene*. Gli scrittori non sono ancora d'accordo nel fissare la precisa epoca dei primi lazzeretti. Gli è però indubitato che questo benefico istituto si deve esclusivamente agli Italiani i quali furono in ciò seguiti dalle altre nazioni: e Marsiglia nel secolo decimoquinto vi aggiunse pure le quarantene, gl' isolamenti, ecc., per preservare i sani dal contatto dei malati e dei sospetti. Il Rambelli nel suo libro intorno alle *invenzioni e scoperte italiane* (Modena 1844) al capitolo dove tratta dei lazzeretti, dice che il primo di essi, fu edificato nel 1177 in Ferrara. E quindi l' istituzione dei magistrati di sanità con vari regolamenti riguardanti la bolletta o patente di sanità, le diverse intendenze o magistrature sanitarie, ora dette direzione generale di sanità marittima,

furono adottati da un codice uniforme, stipulato, come dissi, a Parigi nel 1852, che speriamo non verrà più deluso.

L'autore in fine di questo capitolo enumera le molte providenze emanate dalla repubblica di Genova a tale riguardo e le fasi che presso le diverse nazioni seguì la legislazione sanitaria marittima.

Se la Francia ha il suo Ial rinomato scrittore di cose di mare, l'Italia ha pure il suo Bruzza che si potrà sempre con vantaggio consultare. Egli però non volle fare un trattato di medicina navale, ma offrire soltanto un accurato lavoro storico-igienico-amministrativo, desunto dai regolamenti sanitari delle diverse nazioni, informandolo con unità di concetto ai principii della scienza dell'igiene, che in ultima analisi è una, giacchè una è la vita, e solo diversifica nella applicazione. Pare però a non pochi che l'amministrazione e direzione generale di sanità, sia di mare che di terra, dovrebbe formare un solo tutto, una sola direzione o amministrazione che dirsi voglia, affatto indipendente, giacchè gli enti non si debbono moltiplicare senza necessità, ed il concentramento sanitario non può non riuscire utile alla umanità, alla scienza al regolare andamento dell'amministrazione, talvolta impedita ne' suoi effetti dalla diversa competenza risultante dalla divisione dell'amministrazione stessa.

Il capitolo quinto versa sugli scrittori di igiene navale: il Bruzza non ebbe già per iscopo di fare una enumerazione particolareggiata dei singoli scrittori sì nazionali che esteri, i quali in epoche diverse si occuparono dell'igiene marittima, e sono moltissimi e rinomati: ma si limitò a fare cenno di quelli che *ex professo* se ne occuparono sì in Italia che all'estero per non fare pompa di una erudizione bibliografica facile a conseguirsi colla lettura de' cataloghi, e delle enciclopedie.

Avrei però desiderato che il nostro autore avesse fatto speciale menzione delle stupende lezioni pubblicate per cura degli studenti medici di Pisa negli anni 1857-1858 del Corticelli, illustre professore di bromatologia igienica giudiziaria, nelle quali diffusamente discorre di quanto riflette la marina, la navigazione, l'igiene.

Nella raccolta di dette lezioni vi è pure un ragionato ca-

talogo ed ampio di autori e luoghi da consultarsi per l'igiene navale (1).

Nel dare fine al suo lavoro non tralascia il Bruzza di indicare in alcune tabelle gli spazi concessi ai passeggeri, alle cocchiette, il numero dei passeggeri a bordo delle navi salpate dal porto di Genova per l'estero nell'anno 1863 onde si ha il numero di 6022 passeggeri, di 1220 per gli equipaggi e di 27885 tonnellate. Nella tabella prima indica gli spazi conceduti ai passeggeri ed alle cocchiette dai principali regolamenti sanitari riguardanti la emigrazione, confrontandoli con quelli di Brema, di Amburgo, Inghilterra, Francia, Italia, Stati Uniti di America.

La lunghezza della cocchieta d'Italia è ora di metri 1,83: la larghezza di metri 0,46. Queste misure sono le stesse pressochè in tutte le nazioni e questi spazii sono dagli igienisti ravvisati bastanti per la tutela sanitaria dei passeggeri a bordo delle navi.

La seconda e la terza tabella riguardano lo stato dei bastimenti partiti dal porto di Genova durante l'anno 1863 per l'estero avendo a bordo passeggeri, di cui ho già indicato il numero, unitamente al numero degli equipaggi e delle tonnellate.

Dall'esame di queste tavole e dalla considerazione che anche negli altri porti del Regno crebbe assai il movimento mercantile negli ultimi anni giusta le statistiche governative (2), ognuno può essere convinto della floridezza del commercio

(1) A questo proposito io faccio eco a che anche tra noi vengano istituite delle scuole teorico-pratiche di igiene navale nei principali porti, come in Francia, a Trieste ed a Fiume: e giova sperare che questa proposta sarà dal nostro governo adottata unitamente a quella riguardante l'aumento dei fari e dei segnali indispensabili per la navigazione, come notai nel mio saggio della igiene di gente di mare pubblicato dalla Tipografia Biancardi nel 1856.

(2) La navigazione italiana ed il commercio estero. — Pubblicazione del Ministero di agricoltura, industria e commercio, Torino, tipografia Letteraria 1863.

italiano che va ognora aumentando su non piccola scala, e giova sperare che, non ostante la contrarietà dei tempi, ed il presente stato finanziario, la nostra intelligente ed operosa marina mercantile a nessuna seconda, come non lo è la militare, se verrà protetta, incoraggiata, ampliata e adatta alle condizioni speciali d'Italia, che in ogni epoca anche remota ebbe valenti capitani (1), potrà fra non molto fare da sè, godere la intera sua indipendenza, da gareggiare anche pel lato del mare con le nazioni più potenti marittime, ed emanciparsi, come l'America settentrionale dalla Gran Bretagna, che pretendeva di avere il primato anche su quei mari.

L'Italia, seguendo le venerate orme degli illustri suoi antenati, e l'esempio di altre nazioni conseguirà il suo intento, nè per la marineria (2) avrà bisogno di essere dalle altre potenze rimorchiata. Queste sono le poche considerazioni che ho ravvisato di fare sullo stupendo libro del Bruzza, sufficienti, cred'io, a darvene il concetto senza entrare in un più particolareggiato esame. Io credo poi che mancherei a me stesso se, nel rallegrarmi collo erudito e dotto autore non ve lo proponessi a socio corrispondente di questa nostra Reale Accademia, persuaso quale sono che la mia proposta sarà favorevolmente accolta.

(1) I Doria, Gli Spinola, Colombo, Vespucci, ecc.

(2) In tal modo cesserà quella presuntuosa fidanza che il Mediterraneo debba essere un lago francese (*La Méditerranée appartient à la France* pag. 21 et seg. *Discours préliminaire*, ecc.), come leggesi nel Dizionario universale della marina del Montferrier pubblicato a Parigi nel 1846. Giacchè se l'elemento continentale agirà di conserva col marittimo, seguendo i meravigliosi progressi della navigazione, l'Italia potrà riprendere l'antico suo splendore sul mare, come se ne potrebbe vedere un auguroso presagio nella fresca ricordanza dell'ardita e fortunata spedizione di Tripoli (1825). V. Memoria sulla marineria italiana del Randacciu testè pubblicata dai tipi Artero, degna di venir consultata, con quelle storiche — politiche degli antichi greci e romani, e la grandezza Italiana. Studi, confronti e desiderii dell'esimio Negri Cristoforo; Tipografia Paravia, luglio 1864.

